

Erreichbarkeitsprobleme von Versorgungsangeboten und angepasste Mobilität in ländlichen Teilräumen Bayerns - Beispiele aus den Landkreisen Kulmbach und Wunsiedel im Fichtelgebirge

Breitenfelder, Michael

Veröffentlichungsversion / Published Version
Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Breitenfelder, M. (2008). Erreichbarkeitsprobleme von Versorgungsangeboten und angepasste Mobilität in ländlichen Teilräumen Bayerns - Beispiele aus den Landkreisen Kulmbach und Wunsiedel im Fichtelgebirge. In J. Maier (Hrsg.), *Ziele und Strategien einer aktuellen Politik für periphere ländliche Räume in Bayern: Entwicklungsperspektiven ländlicher Räume, Teil 1* (S. 56-75). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-341179>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Michael Breitenfelder

**Erreichbarkeitsprobleme von Versorgungsangeboten und angepasste
Mobilität in ländlichen Teilräumen Bayerns – Beispiele aus den
Landkreisen Kulmbach und Wunsiedel im Fichtelgebirge**

S. 56 bis 75

Aus:

Jörg Maier (Hrsg.)

**Ziele und Strategien einer aktuellen Politik
für periphere ländliche Räume in Bayern**

Arbeitsmaterial der ARL 343

Hannover 2008

Michael Breitenfelder

Erreichbarkeitsprobleme von Versorgungsangeboten und angepasste Mobilität in ländlichen Teilräumen Bayerns – Beispiele aus den Landkreisen Kulmbach und Wunsiedel im Fichtelgebirge

Gliederung

- 1 Problemstellung
- 2 Elemente der Erreichbarkeit
 - 2.1 Nachfrageseite
 - 2.2 Verkehrsinfrastruktur
 - 2.3 Angebotsseite
- 3 Empirische Belege
 - 3.1 Markt Mainleus
 - 3.2 Markt Thierstein
- 4 Forderungen an eine Entwicklungspolitik ländlicher Räume in Bayern

Literatur

1 Problemstellung

Das Postulat der gleichwertigen Lebensbedingungen ist untrennbar mit der Versorgung der Bevölkerung und der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Infrastruktureinrichtungen verbunden. Angesichts neuer Rahmenbedingungen wie dem demographischen Wandel steht die Aufrechterhaltung der öffentlichen Daseinsvorsorge verstärkt in der Diskussion. Wie kann in einer schrumpfenden Region ein den jeweiligen Auslastungs- und Nachfrageverhältnissen angepasstes und zumutbares Niveau der Daseinsvorsorge aufrechterhalten werden, das für alle, insbesondere auch für immobile Bevölkerungsgruppen erreichbar und in Zeiten knapper öffentlicher Kassen finanzierbar bleibt?

Die Folge der Auslastungs- und Tragfähigkeitsprobleme und eines damit verbundenen Rückzugs aus der Fläche in weiten Teilen der peripheren ländlichen Regionen ist ein Anstieg der Wegstrecken, die zur privaten und öffentlichen Daseinsvorsorge zurückgelegt werden müssen. Zugleich ist die flächendeckende Bereitstellung des Verkehrsnetzes im öffentlichen Personennahverkehr aufgrund sinkender Bedienungszahlen und veränderter Nutzerstrukturen gefährdet. Begünstigt wird diese Negativentwicklung durch die sukzessive Kürzung der Regionalisierungsmittel seitens der Bundesregierung im Rahmen der allgemeinen Haushaltskonsolidierung. Dies führt ohne frühzeitige Gegenmaßnahmen entweder zu einer weiteren Reduzierung des Angebots oder zu einer Verteuerung der Fahrpreise. Zudem besteht die Gefahr eines weiteren Anstiegs des motorisierten Individualverkehrs als Mittel zur Befriedigung der Bedürfnisse im Rahmen der Daseinsgrundfunktionen.

Die bereits real existierenden oder noch latent vorhandenen Erreichbarkeitsprobleme werden sich ohne frühzeitige Gegenmaßnahmen weiter verstärken und die Daseinsvorsorge bestimmter Bevölkerungsgruppen gefährden. Dabei muss auch die Frage gestellt werden, ob bisherige Standards, Ausstattungskataloge und auch bestimmte (Wert-)Vorstellungen in Politik und Gesellschaft aufrechterhalten werden können bzw. müssen oder aber neu überdacht und gegebenenfalls an neue Verhältnisse angepasst werden müssen.

2 Elemente der Erreichbarkeit

Die Diskussion von Erreichbarkeitsproblemen in ländlichen Teilräumen bedingt zunächst die Auseinandersetzung mit den Inhalten des Begriffs Erreichbarkeit. Eine Frage, die diese Begriffsdefinition umschreibt, kann lauten: *Wer gelangt wie zu wem oder was?*

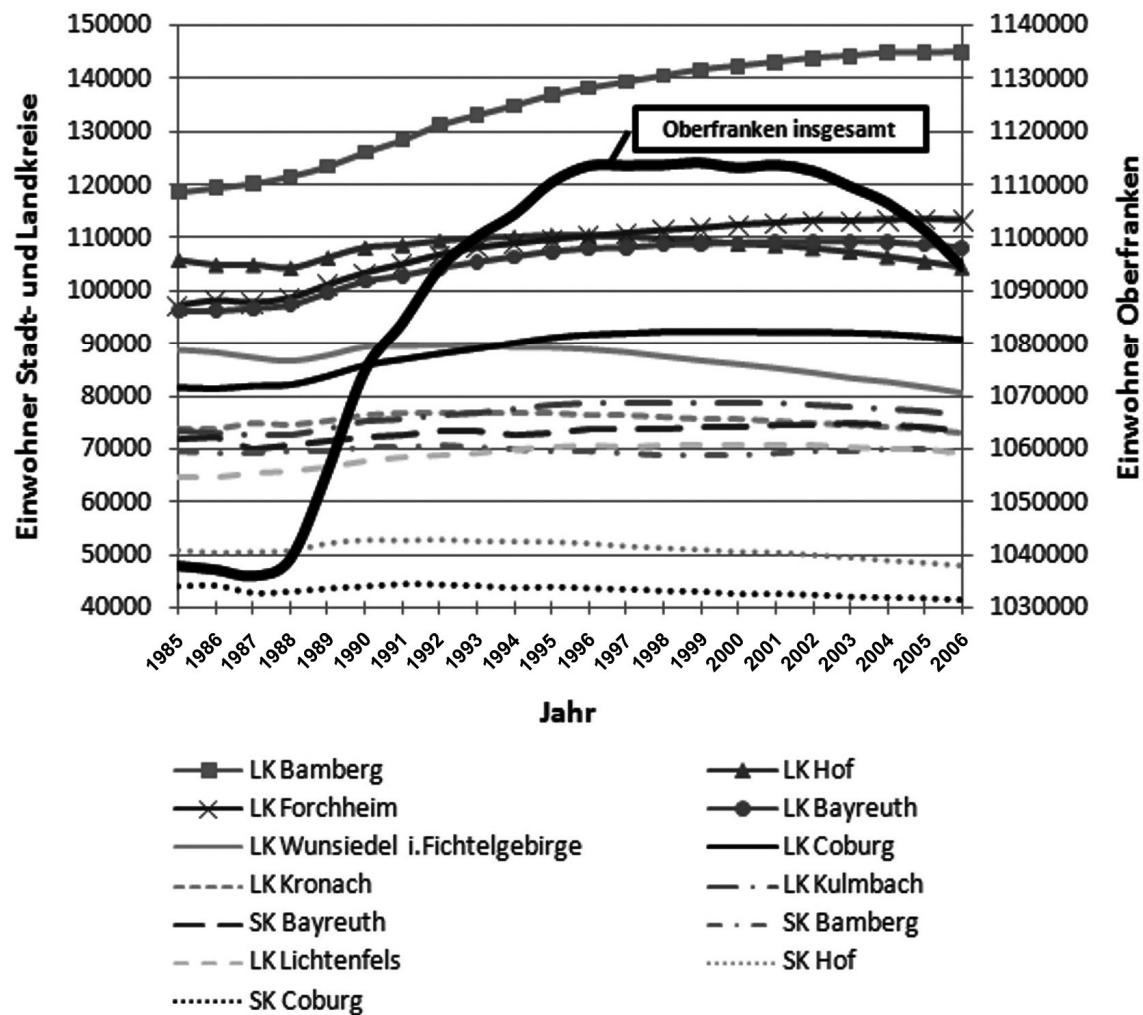
Dabei sei „Wer“ der Nachfrager, also für den konkreten Fall die Einwohner peripherer ländlicher Teilräume in Bayern, nach einem bestimmten Angebot, dem „Wem oder Was“, das zunächst nicht lokalisiert sein muss. Die Frage nach dem „Wie“ lässt sich in zwei weitere Teilbereiche aufsplitten. Zum einen in den Bereich der vorgegebenen Verkehrsinfrastruktur in Form von Straßen- und Schienennetzen, aber auch hinsichtlich der Angebote des ÖPNV, und zum anderen in den *modal split* des Personenverkehrs in den betrachteten Teilräumen.

Eine detaillierte Betrachtung der gegenwärtigen Situation in peripheren ländlichen Teilräumen Bayerns kann nur auf kleinräumiger Ebene erfolgen. Zunächst aber soll für den Regierungsbezirk Oberfranken eine allgemeine Analyse der drei Elemente der Erreichbarkeit erfolgen.

2.1 Nachfrageseite

Im Regierungsbezirk Oberfranken leben derzeit knapp 1,1 Millionen Einwohner. Wie aus Abbildung 1 hervorgeht, erfuhr Oberfranken vor allem Anfang bis Mitte der 1990er-Jahre bedingt durch den Fall des Eisernen Vorhangs und die Deutsche Wiedervereinigung eine deutliche Zunahme der Bevölkerung. Während um die Jahrtausendwende die Bevölkerungsentwicklung in Oberfranken stagnierte, geht die Einwohnerzahl seit fünf Jahren kontinuierlich zurück. Auf Kreisebene lässt sich feststellen, dass vor allem die Kreise Bamberg und Forchheim nach wie vor eine positive Bevölkerungsentwicklung aufweisen. Den deutlichsten Bevölkerungsrückgang verzeichnen die Kreise im nördlichen und östlichen Oberfranken und hier vor allem der Landkreis Wunsiedel im Fichtelgebirge mit 8,6% weniger Einwohnern im Zeitraum von 1995 bis 2005 und die Stadt Hof mit einem Minus von 7,4% in der gleichen Zeitspanne.

Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung in Oberfranken 1985 bis 2006



Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, München

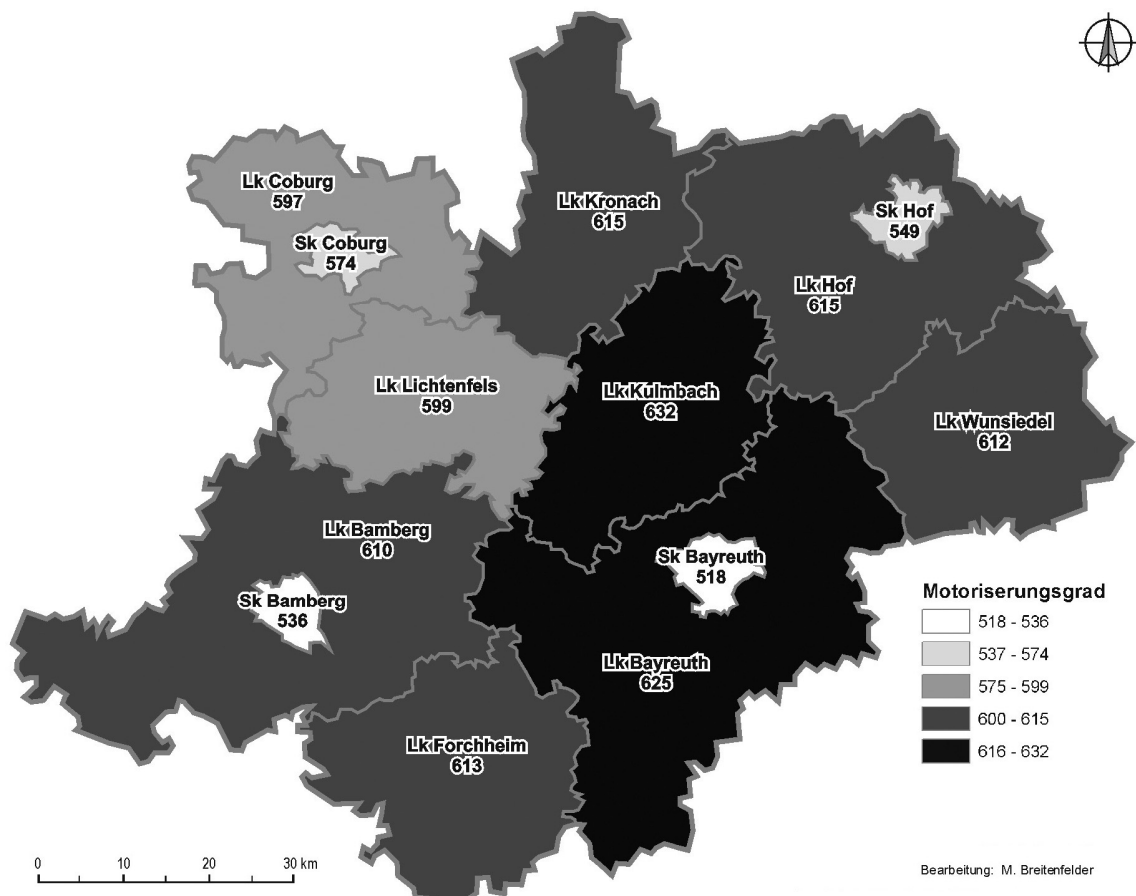
Ein weiterer Aspekt, der der Nachfrageseite zugeordnet werden kann, aber gleichzeitig auch die Schnittstelle zu dem „Wie“ der Erreichbarkeit – im Sinne der Verkehrsinfrastruktur – herstellt, ist die Mobilität der Bevölkerung aufgrund verschiedener Verkehrsmittel. Der motorisierte Individualverkehr stellt dabei heute im Allgemeinen die bedeutendste Form der Fortbewegung dar. Verdichtete oder urbane Räume können die zwingende Notwendigkeit des Pkw-Besitzes bzw. dessen Benutzung aufgrund der Angebotskonzentration und -vielfalt und den daraus resultierenden vermeintlich kürzeren Wegen auflösen. Dagegen ist in den ländlichen Teilräumen der (eigene) Pkw häufig die einzige Möglichkeit zur Befriedigung der alltäglichen Bedürfnisse. Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Entwicklung des Motorisierungsgrade der oberfränkischen Bevölkerung, so verdeutlicht sich die große und stetig wachsende Bedeutung des Pkw (vgl. Abb. 2 und Abb. 3).

Abb. 2: Motorisierungsgrad (Pkw je 1.000 Einwohner)

	Jahr			Relative Veränderung
Gebiet	1985	1995	2005	1985-2005
SK Bamberg	397	491	536	+35%
SK Bayreuth	392	504	518	+32%
SK Coburg	384	494	574	+49%
SK Hof	384	498	549	+43%
LK Bamberg	416	525	610	+47%
LK Bayreuth	441	544	625	+42%
LK Coburg	406	507	597	+47%
LK Forchheim	407	519	613	+51%
LK Hof	412	536	615	+49%
LK Kronach	397	522	615	+55%
LK Kulmbach	418	550	632	+51%
LK Lichtenfels	405	516	599	+48%
LK Wunsiedel i. F.	399	513	612	+54%
Oberfranken	407	520	598	+47%

Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, München

Abb. 3: Kartographische Veranschaulichung des Motorisierungsgrades im Jahr 2005

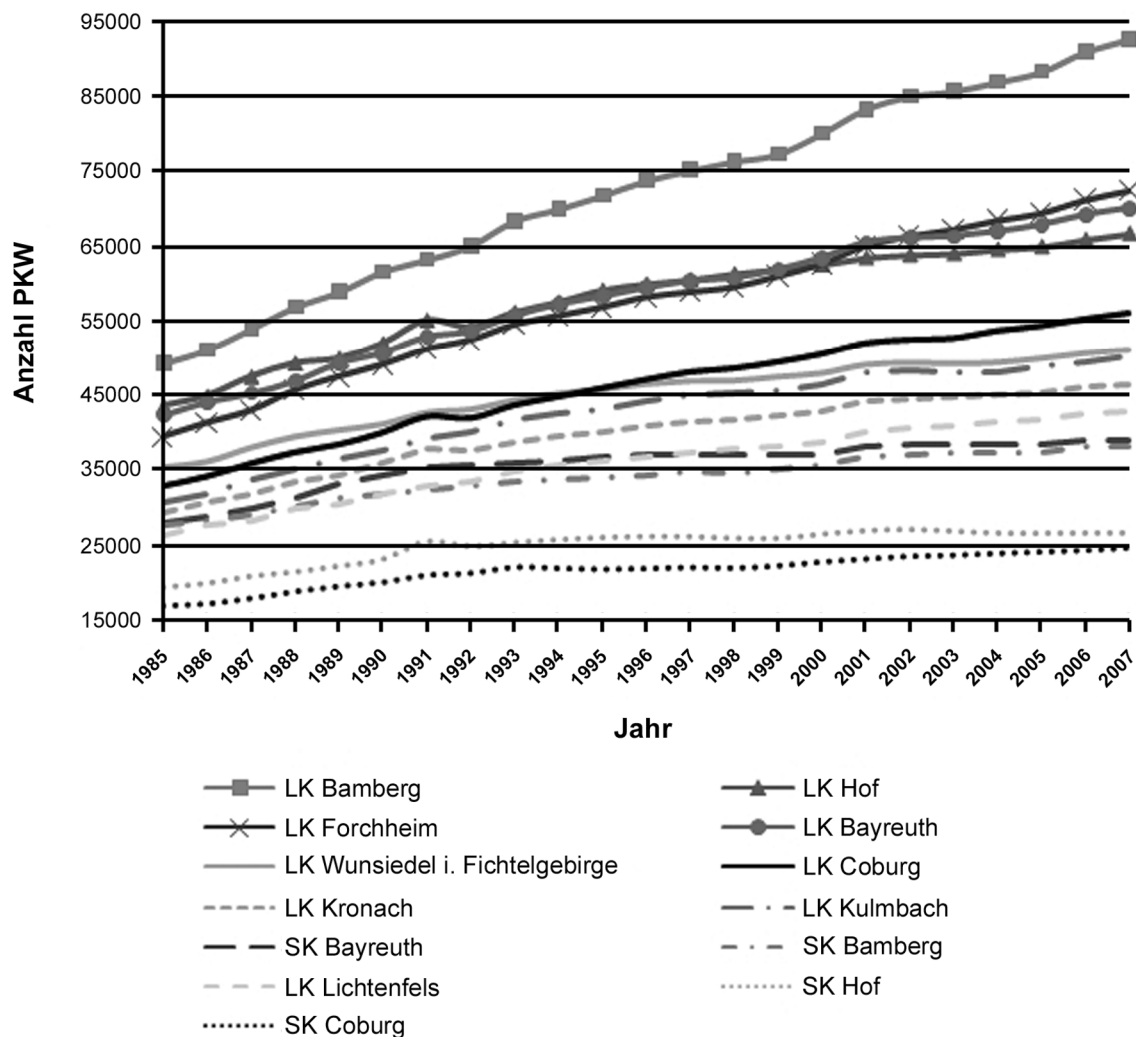


Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und DV, Lehrstuhl Wirtschaftsgeographie und Regionalplanung der Universität Bayreuth 2007

Ein zu erwartendes Ergebnis ist die Tatsache, dass die Stadtkreise einen deutlich geringeren Motorisierungsgrad aufweisen als die umgebenden Landkreise. Während die nordwestliche Region Oberfrankens unterdurchschnittliche Resultate zeigt, ist das Niveau der zumindest teilweise zu den peripher-ländlichen Teilräumen zählenden Landkreise Kronach, Hof und Wunsiedel im Fichtelgebirge mit 612 bzw. 615 vergleichsweise hoch. Kronach und Wunsiedel bleiben aber trotz der höchsten relativen Zunahme von 1985 bis 2005 unter den Spitzenwerten der Landkreise Bayreuth und vor allem Kulmbach.

In Verbindung mit der zuvor dargestellten Bevölkerungsentwicklung könnte die im Betrachtungszeitraum festgestellte deutliche Erhöhung des Motorisierungsgrades auf die Bevölkerungsabnahme zurückgeführt werden. Tatsächlich stieg aber im gleichen Zeitraum und darüber hinaus die absolute Anzahl an Pkw in allen Kreisen Oberfrankens (vgl. Abb. 4). Im Ergebnis bedeutet dies, dass weniger Menschen in Oberfranken heute über mehr eigene Pkw verfügen und somit die generelle Mobilität bzw. die Möglichkeit dazu gestiegen ist.

Abb. 4: Entwicklung der Pkw-Zahlen in Oberfranken auf Kreisebene 1985 bis 2007



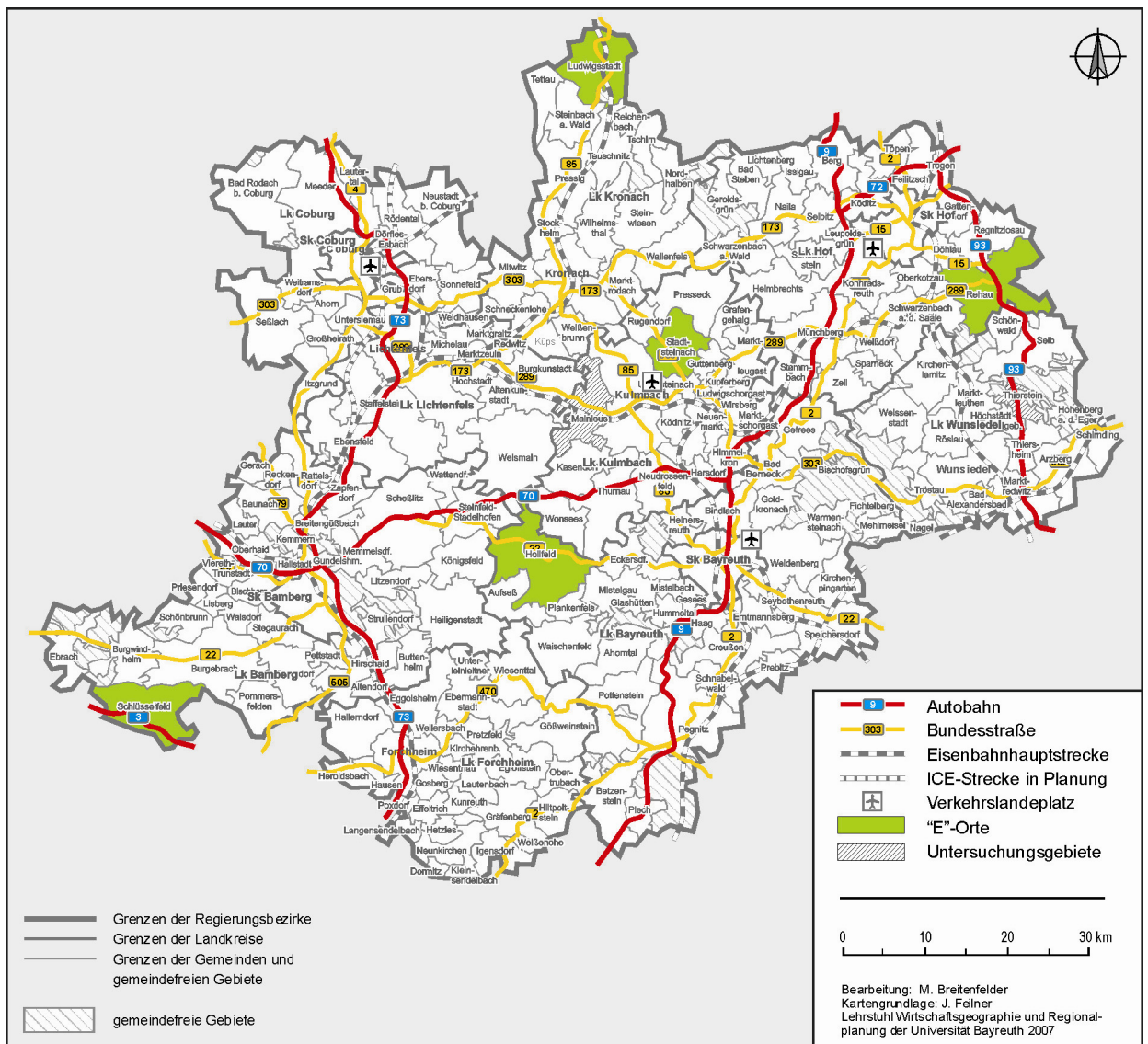
Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, München

2.2 Verkehrsinfrastruktur

Neben dem Vorhandensein eines Pkw ist die zur Fortbewegung erforderliche Verkehrsinfrastruktur ebenfalls ein wesentliches Element der Diskussion von Erreichbarkeiten in ländlichen Teilräumen (vgl. Abb. 5). Oberfranken weist dabei ein Straßennetz mit einer Länge von insgesamt 13.000 km auf. Davon sind

- rund 252 km Autobahnen,
- rund 900 km Bundesstraßen,
- rund 1.500 km Staatsstraßen,
- rund 2.000 km Kreisstraßen und
- rund 8.700 km Gemeindestraßen.

Abb. 5: Verkehrsinfrastruktur Oberfrankens (ausgewählte Verkehrswege)



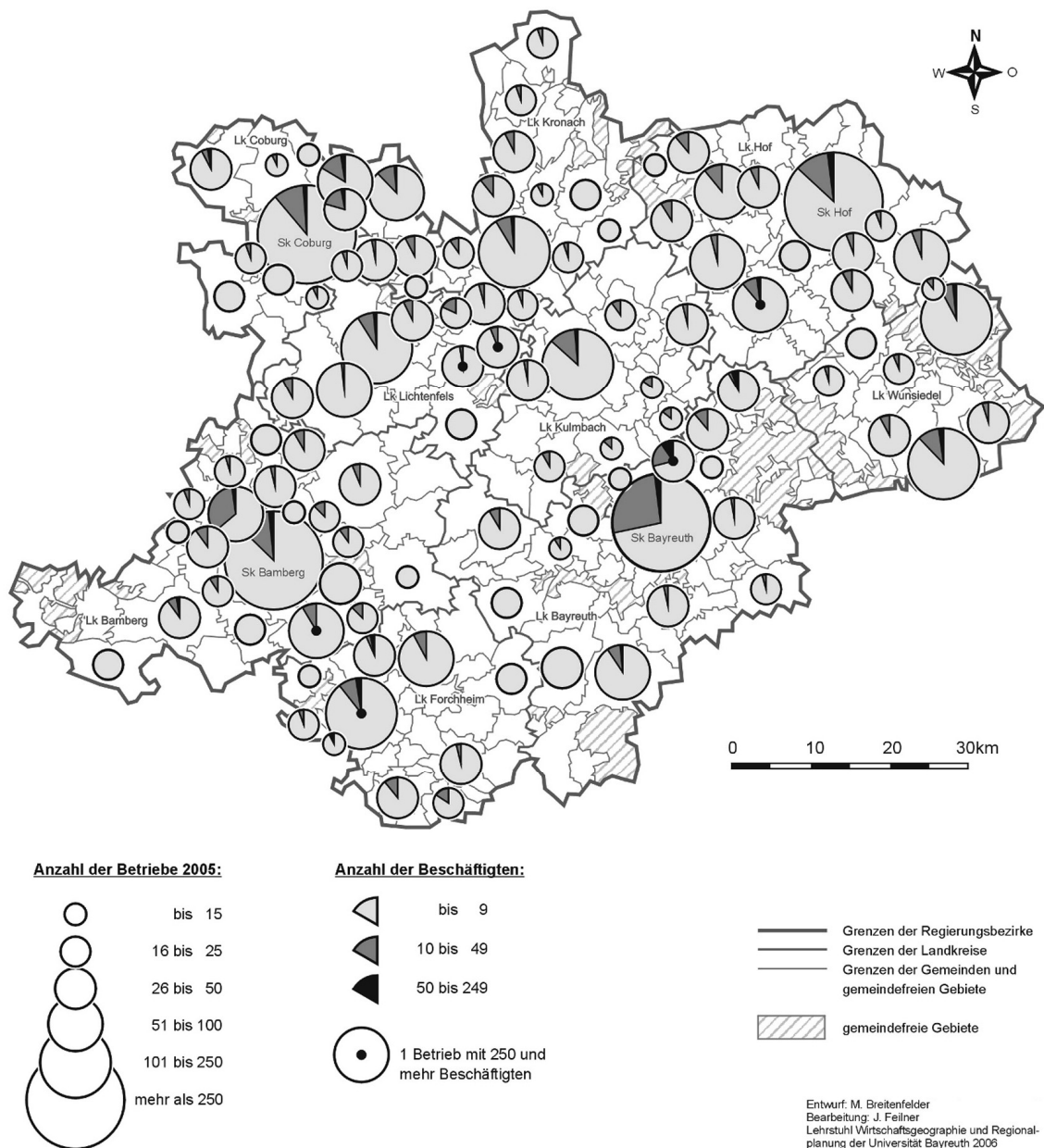
Die Karte zeigt ein dichtes Netz an Bundesstraßen vor allem in der nördlichen Hälfte Oberfrankens. Autobahnen, als wesentliche überregionale Verkehrswege, verlaufen hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung (A 9, A 73, A 93). Der nördlich der A 70 gelegene Teilabschnitt der A 73 ist noch nicht vollständig freigegeben. Der Teil bis Lichtenfels entspricht vom Verlauf her genau der B 173, die in diesem Bereich ausgebaut wurde. Die Höherstufung zur Autobahn erfolgte am 01.01.2008. Der Lückenschluss zwischen Lichtenfels und Coburg soll dann bis Ende 2008 erfolgen. Abgesehen von den kurzen Abschnitten der A 72 im Nordosten und der A 3 im Südwesten, die aber von ihrer Bedeutung für den Gesamttraum her vernachlässigbar sind, ist die einzige Ost-West-Verbindung die A 70 im Zentrum Oberfrankens. Das Netz an Gemeinde-, Kreis- und Staatsstraßen in Ergänzung zu den dargestellten Verkehrswegen schafft gute Verkehrsverbindungen auf lokaler Ebene. Innerregionale Verbindungen müssen jedoch stark differenziert betrachtet werden. So ist der Raum Bayreuth-Kulmbach hinreichend gut mit Verkehrsinfrastruktur ausgestattet. Dies gilt in gleicher Weise etwa auch für den Raum Coburg. Die Verbindung beider Teilräume erscheint trotz des dichten Netzes an Bundesstraßen und der in naher Zukunft bestehenden Autobahnanbindung aber in Anbetracht langer Reisezeiten weiterhin verbesserungsbedürftig. Auf die in der Karte ebenfalls dargestellten „E“-Orte und Untersuchungsgebiete wird im weiteren Verlauf der Studie Bezug genommen.

2.3 Angebotsseite

Exemplarisch für die Angebotsseite als drittes, unabdingliches Element der Frage nach Erreichbarkeiten in ländlichen Räumen soll im Folgenden näher auf die Einzelhandelsstruktur in Oberfranken eingegangen werden. Im weiten Spektrum der Versorgungsmöglichkeiten – von Bildungseinrichtungen über die medizinische Versorgung und kulturelle sowie Freizeitangebote – stellt der Bereich des Einzelhandels nur einen Teilaspekt dar. Er ist aber aufgrund der Bedeutung für die Versorgung mit alltäglichem oder periodischem Bedarf von grundlegender Wichtigkeit für die Lebenssituation nicht nur in ländlichen Teilräumen. In Abbildung 6 ist die Einzelhandelsstruktur in Oberfranken auf der Grundlage der Anzahl der Betriebe, untergliedert nach Beschäftigtengrößenklassen, dargestellt. Eine genaue Branchendifferenzierung erfolgt dabei nicht, ist aber für die generelle Aussage auch nicht notwendig.

Auf den ersten Blick wird deutlich, dass die vier Oberzentren Bayreuth, Bamberg, Coburg und Hof eine ihrer Zentralität entsprechende bedeutende Rolle einnehmen. Mit Abstand folgen die Kreisstädte Lichtenfels, Kronach, Forchheim und Kulmbach. Bemerkenswert ist die Situation im Landkreis Wunsiedel im Fichtelgebirge. Die Kreisstadt Wunsiedel liegt hier mit insgesamt 77 Einzelhandelsbetrieben weit hinter den Landkreisgemeinden Selb (129 Betriebe) und Marktredwitz (182 Betriebe) zurück. Abermals mit großem Abstand stellt sich die Situation auf Gemeindeebene außerhalb der bisher skizzierten Teilräume dar. Sowohl von der Anzahl der Betriebe als auch der Beschäftigtenstruktur her sind in weiten Teilen Oberfrankens nur noch wenige Einzelhandelseinrichtungen vorhanden. Somit ist eine entsprechende Angebotsbreite und -tiefe eben nicht mehr vor Ort wahrnehmbar. Die Darstellung vereinzelter Gemeinden ohne Kreis-signatur weist darauf hin, dass aufgrund geringer Fallzahlen datenschutzrechtliche Bestimmungen eine genaue Wiedergabe der Situation vor Ort verhindern. Es sind zwar vereinzelt noch Einkaufsmöglichkeiten vorhanden, aber diese Tatsache drückt allein schon den hier problematisierten Aspekt der rückläufigen Versorgung in peripher-ländlichen Räumen und die damit verbundene Erreichbarkeitsschwierigkeit adäquater Angebote aus.

Abb. 6: Einzelhandelsstruktur in Oberfranken



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Unternehmensregister (Stand 31.12.05)

3 Empirische Belege

Die Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen ist in Zeiten zunehmender Tragfähigkeits- und Auslastungsprobleme beispielsweise im öffentlichen Personennahverkehr in manchen ländlichen und insbesondere dünn besiedelten Regionen akut bedroht. Eine Ausdünnung des Verkehrsnetzes gefährdet vor allem die wohnortnahe Versorgung immobiler Bevölkerungsschichten. Der Rückzug des Handels aus der Fläche führt bereits heute zu deutlich ansteigenden Wegstrecken in der täglichen Versorgung. Um eine zumutbare Belastungsgrenze nicht zu überschreiten, werden in letzter Zeit vermehrt innovative und flexible Angebote und Bedienungsformen in Ergänzung zum traditionellen bestehenden Angebot erprobt. So kann zum Beispiel die Einrichtung von Rufbussen oder Anruf-Sammel-Taxis dazu beitragen, eine akzeptable, flexible und gleichzeitig finanzierbare Aufrechterhaltung eines öffentlichen Verkehrsnetzes in der Fläche zu er-

möglichen. Einhergehen muss dies mit einer regionalen Koordination des Angebots und intensiven Werbe- und Vermarktungsaktivitäten, um die neuen Angebotsformen unter der Bevölkerung publik zu machen. Trotzdem wird in manchen Bereichen eine gewisse Bündelung von Infrastrukturen und Versorgungseinrichtungen unerlässlich bleiben.

Defizite in ländlichen Regionen werden sich künftig verstärkt in der flächendeckenden medizinischen Versorgung und auch im Bildungssektor bemerkbar machen. So sind zum Beispiel im Landkreis Kulmbach neun von 22 Gemeinden bereits ohne zahnärztliche Versorgung, in vier Gemeinden existiert überhaupt keine ärztliche Versorgung mehr. Hier könnte sich ein Mix aus Zentralisierung und Dezentralisierung als effektiv erweisen. So könnte man beispielsweise parallel zu dem Aufbau von Gesundheitszentren und Ärztehäusern an bestimmten Bevölkerungsschwerpunkten oder verkehrsgünstig erreichbaren Standorten auch die mobile ärztliche Versorgung in den Regionen ausweiten, in denen sich die stationäre Versorgung aufgrund von Ärztemangel oder zu geringer finanzieller Tragfähigkeit nicht mehr aufrechterhalten lässt.

Anhand von Beispielen aus den Landkreisen Kulmbach und Wunsiedel im Fichtelgebirge lassen sich die zuvor problematisierten Erreichbarkeitsprobleme darstellen. Bereits aus dieser Betrachtung wird deutlich, dass sich die Problemfelder jeweils deutlich voneinander unterscheiden und eine differenziertere Herangehensweise bezüglich möglicher Lösungsansätze notwendig ist. Die Untersuchungsgebiete sind die Marktgemeinden Mainleus und Thierstein (vgl. Abb. 5). Im Rahmen einer Haushaltsbefragung im Sommer 2005 konnte einer der vorliegenden Studie entsprechenden Fragestellung nachgegangen werden. In beiden Gemeinden wurden jeweils 400 teilstandardisierte Fragebögen im gesamten Gemeindegebiet verteilt bzw. in persönlichen Gesprächen mit Einwohnern vor Ort ausgefüllt. Es konnte eine Rücklaufquote von 20 % erzielt werden.

3.1 Markt Mainleus

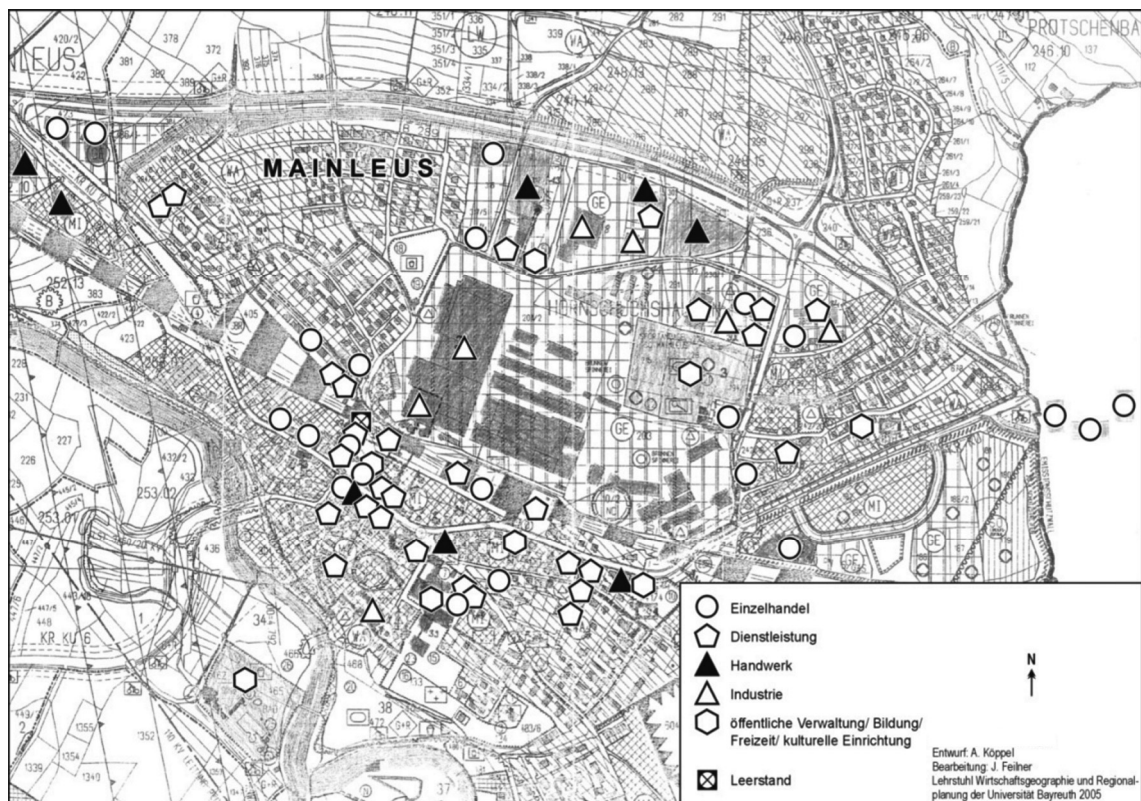
Mainleus liegt im westlichen Landkreis Kulmbach. Mit rund 7.000 Einwohnern, die sich neben der Kerngemeinde auf insgesamt 42 Orts- und Gemeindeteile verteilen, zählt Mainleus zu den einwohnerstärksten Gemeinden im Landkreis. Die Wirtschaftsstruktur umfasst die Textil-, Kunststoff- und Baustoffindustrie, Maschinen-, Karosserie- und Mühlenbau, einige Färbereien, Hoch- und Tiefbauunternehmen, Speditionen, das Metall- und Holzhandwerk, Druckereien, die Land- und Forstwirtschaft und zuletzt das Kleingewerbe.

Nutzungskartierung Markt Mainleus

Aus der Kartierung (vgl. Abb. 7) geht hervor, dass der Markt Mainleus im Kerngebiet über eine Reihe verschiedener Einrichtungen aus dem Bereich Handel und Dienstleistungen verfügt. Die aus dem historischen Kontext noch ortsbildprägende Textilindustrie stellt nach wie vor den größten industriellen Anteil der gewerblichen Nutzung.

Auffallend sind die in jüngerer Vergangenheit entstandenen Einzelhandelseinrichtungen an den Ausfallstraßen hin zur Bundesstraße. Hierbei handelt es sich um die typischen großflächigen Filialen der Lebensmitteldiscounter. Dadurch kann aus rein objektiver Sicht dem Standort Markt Mainleus eine gute Versorgungssituation zumindest im Kernbereich des gesamten Gemeindegebiets bescheinigt werden.

Abb. 7: Nutzungskartierung Markt Mainleus

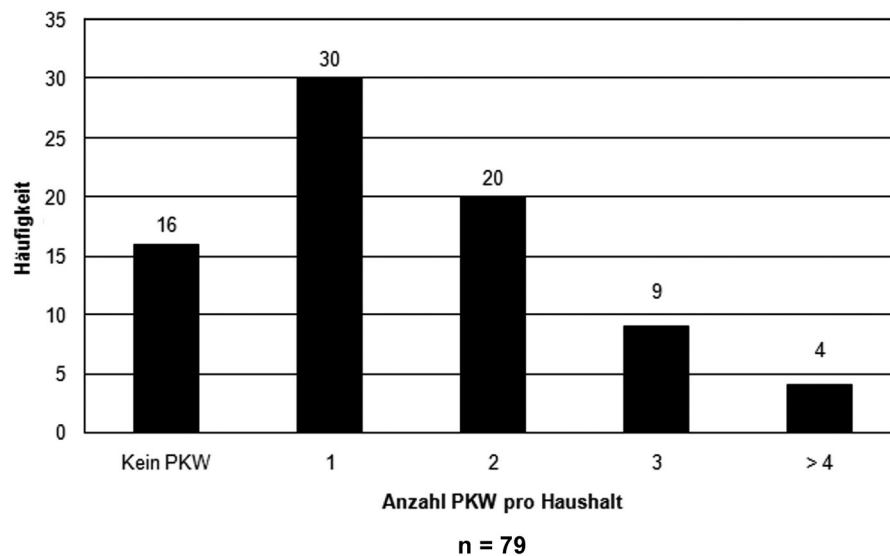


Quelle: Eigene Erhebungen

Nachfolgende ausgewählte Ergebnisse verdeutlichen einerseits die zuvor für Oberfranken generell zu beobachtenden Probleme, unterstreichen aber andererseits die Notwendigkeit der kleinräumigen Analyse der Erreichbarkeitssituationen in ländlichen Teilräumen durch die lokal identifizierten Problemlagen.

Bezüglich der Pkw-Verfügbarkeit gaben die meisten Befragten an, ein bzw. zwei Autos zu besitzen. In beachtlichen 16 der stichprobenartig befragten Haushalte ist kein Pkw vorhanden. Bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass zumeist junge Familien mit Kindern über ein bis zwei Pkw verfügen, wohingegen ältere Personen tendenziell keinen Pkw zur Verfügung haben, was ihre Mobilität im Vergleich zu den Familien stark einschränkt. Diese Personen gaben auch an, eher auf den ÖPNV bzw. das Fahrrad zurückzugreifen (vgl. Abb. 8).

Abb. 8: Anzahl der Pkw pro Haushalt



Die Auswertung ergab weiterhin, dass 44 der 79 befragten Personen die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zumindest befriedigend bewerten. Knapp jeder Vierte gab jedoch eine schlechtere Bewertung ab. Dass 16 der 79 Befragten sich kein Urteil über die Versorgungsqualität mit dem ÖPNV bilden konnten, deutet auf ein bisher nicht wahrgenommenes Angebot hin. Die Hauptgründe dafür gehen aus Abbildung 9 hervor.

Abb. 9: Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNV

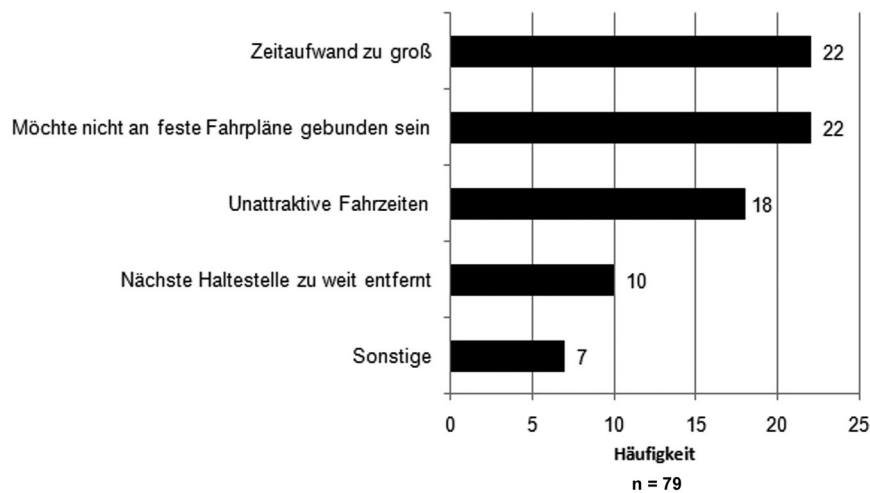


Abbildung 10 gibt die Verkehrsmittelwahl der befragten Einwohner von Mainleus wieder. Wie zu erwarten nimmt der Pkw in vielen Bereichen einen bedeutenden Anteil ein. Die häufig noch in der Fläche vorhandenen handwerklichen Angebote der Bäcker und Metzger werden jedoch verhältnismäßig oft zu Fuß aufgesucht. Im Zusammenhang mit den festgestellten Versorgungseinrichtungen in der Gemeinde Mainleus und deren Erreichbarkeiten ergibt sich eine durchschnittliche Bewertung der Versorgungssituation (vgl. Abb. 11).

Abb. 10: Verkehrsmittelwahl zu verschiedenen Versorgungsangeboten

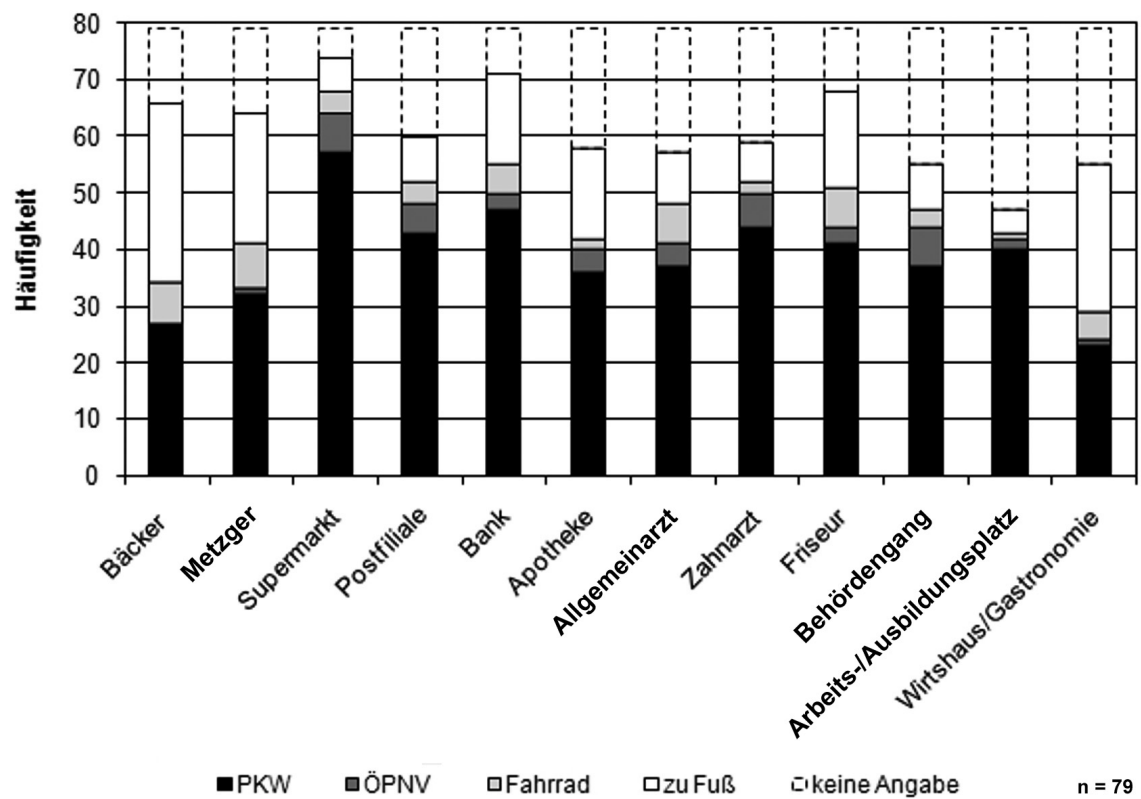
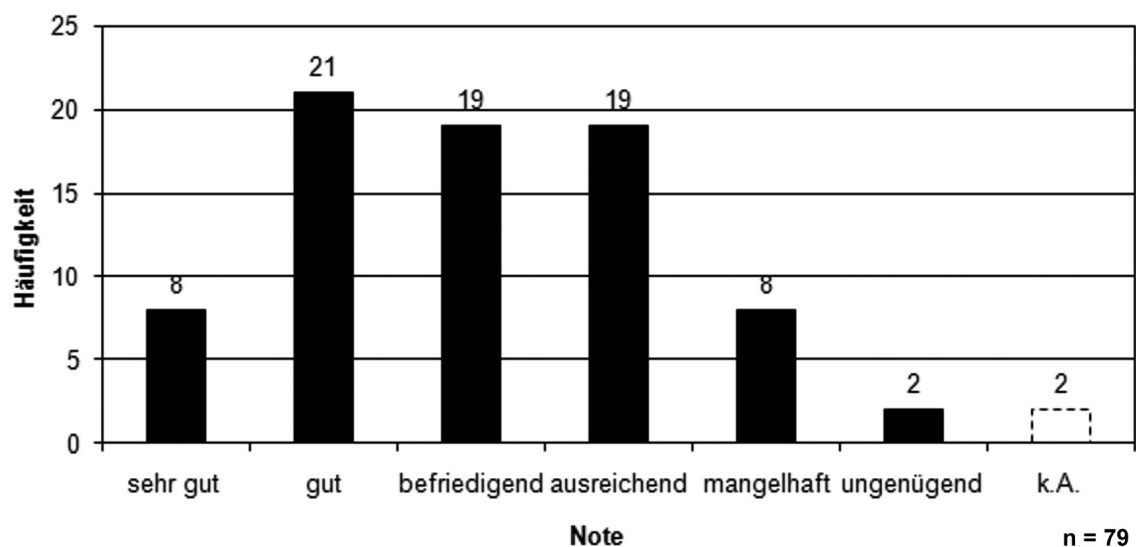
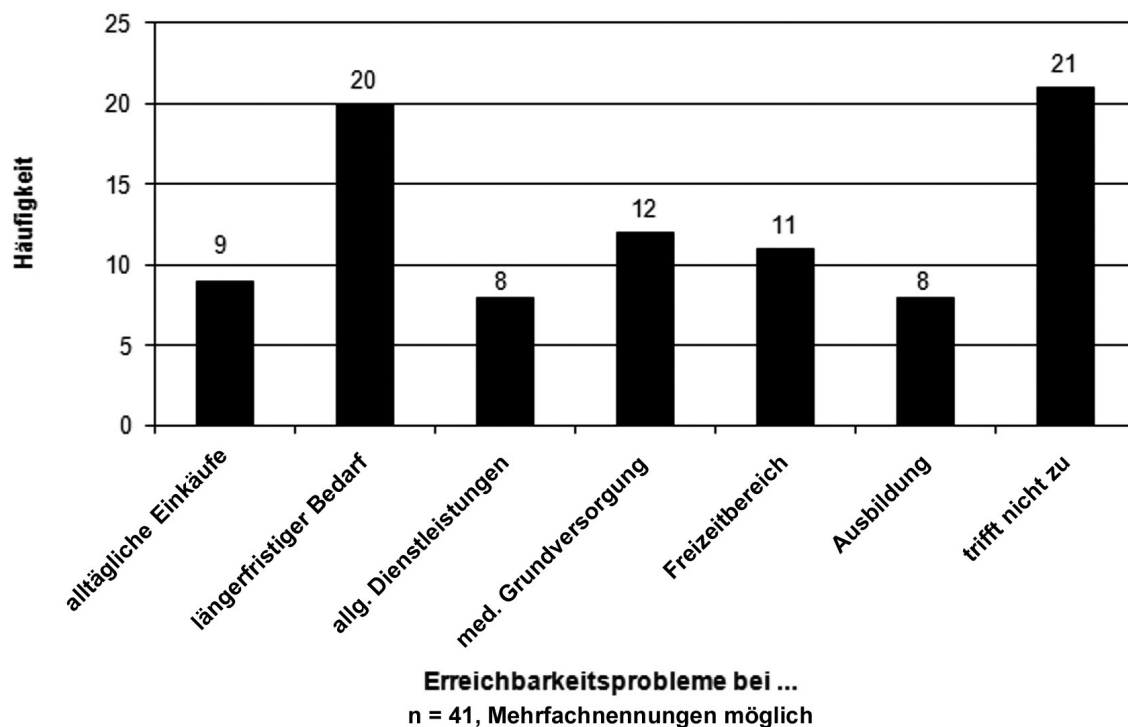


Abb. 11: Bewertung der Versorgungssituation am Wohnort Mainleus



Auf die allgemeine Frage, ob für ein Haushaltsmitglied Probleme bei der Erreichbarkeit vorhandener Einrichtungen bestehen, gaben über die Hälfte der Befragten an, dass in der Tat Schwierigkeiten vorherrschen. Die genannten Bereiche gehen aus Abbildung 12 hervor.

Abb. 12: Erreichbarkeitsprobleme



Zwischenfazit zur Situation in der Marktgemeinde Mainleus

Zusammenfassend lässt sich für den Standort Markt Mainleus und die dort vorhandene Versorgungsinfrastruktur ein durchaus positives Fazit ziehen. Tendenziell zeigen sich Angebotsdefizite im Bereich des Textileinzelhandels und für Waren des längerfristigen Bedarfs. Die Versorgung mit Gütern des alltäglichen Bedarfs ist vor allem durch die an den Ortsausgängen der Kerngemeinde angesiedelten Discountmärkte sichergestellt. Die in dieser Befragung angesprochenen Probleme der Erreichbarkeit bestimmter Einrichtungen bzw. Angebote sind im Markt Mainleus eher gering ausgeprägt und spiegeln mehr oder weniger die im Versorgungsbereich aufgezeigten Angebotsmängel wider. Vor dem Hintergrund der großen Bedeutung des Pkw als Fortbewegungsmittel werden diese durch die erhöhte persönliche Mobilität (zwangsläufig) kompensiert.

Für die in Mainleus festgestellte Familienstruktur ergibt sich, dass in einer Vielzahl der befragten Haushalte nähere Familienmitglieder ebenfalls in der Gemeinde oder auch in der näheren Umgebung leben. Vergleichbar häufig fiel allerdings auch die Nennung, dass keinerlei Verwandtschaft in Mainleus (mehr) lebt. Setzt man diese Tatsache in den Zusammenhang mit der noch vorhandenen Mobilität der Befragten, die in einer Reihe von Fällen auch durch die Bildung von familieninternen Fahrgemeinschaften begründet ist, so bekommt diese dahingehend einen Bedeutungszuwachs, als dass die Familienstruktur von bestimmter Bedeutung für die Versorgungssituation der Bevölkerung einer Gemeinde im Allgemeinen und in dem betrachteten Fall von Mainleus im Speziellen sein kann.

3.2 Markt Thierstein

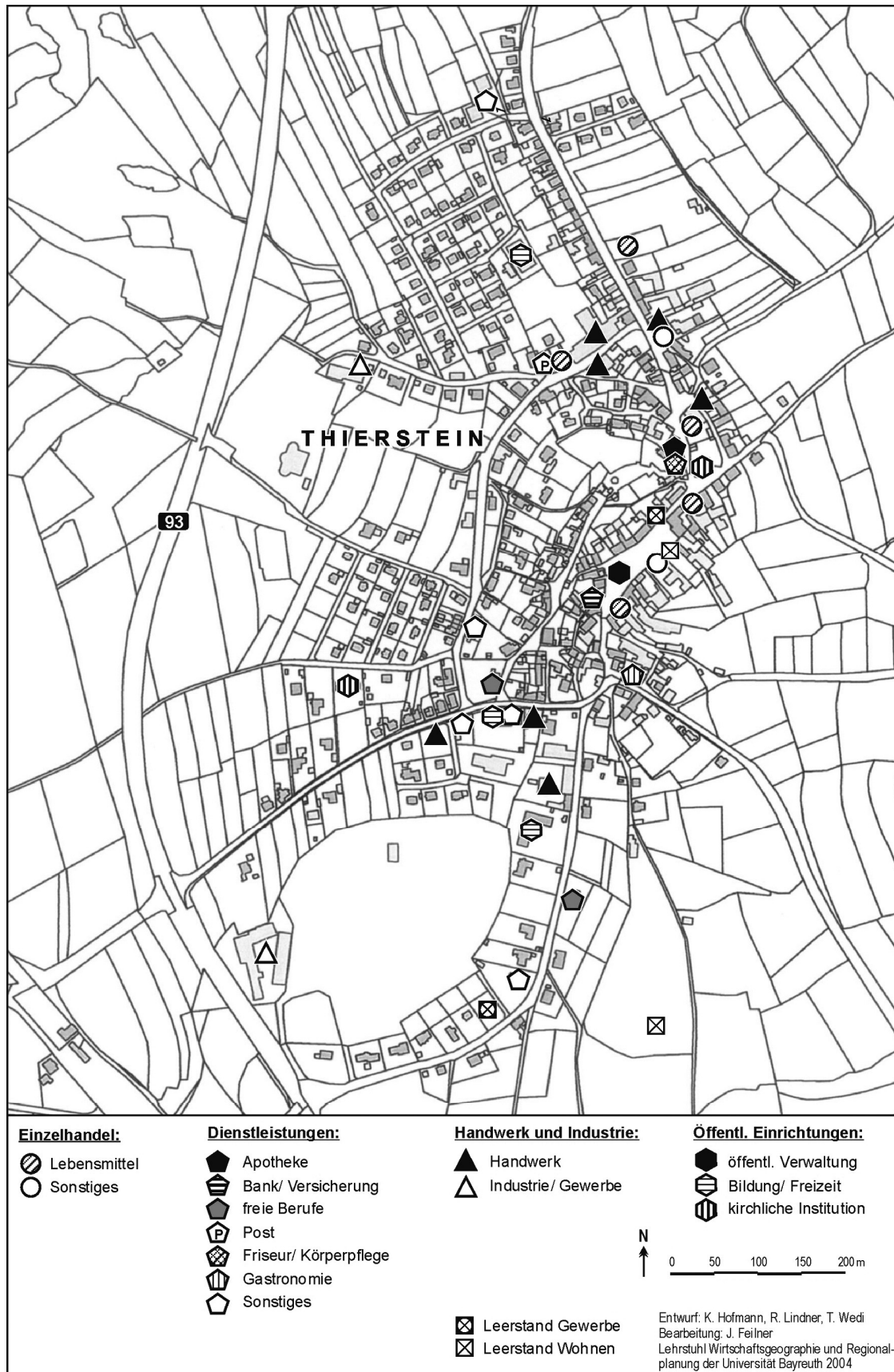
Die Marktgemeinde Thierstein gehört zum Landkreis Wunsiedel im Fichtelgebirge und liegt direkt an der A93 und nur 15 km von der deutsch-tschechischen Grenze entfernt. Neben der Kerngemeinde prägen 15 Ortsteile das Gemeindeleben von rund 1.300 Ein-

wohnern. Bereits 1987 lag der Anteil der Thiersteiner über 40 Jahre bei mehr als 50 %, während der Anteil der unter 18-Jährigen etwas über 10 % betrug. Bis heute hat sich wenig an dieser Altersstruktur geändert. Die einzige gravierende Veränderung ist das Wachstum der Gruppe der über 65-Jährigen, deren Anteil auf beinahe 30 % angewachsen ist. Betrachtet man die wirtschaftliche Entwicklung, stellt man auch in Thierstein die Tertiärisierung fest. Seit 1970 fand ein Rückgang der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe um 30 % statt, während der Handels-, Verkehrs- und Dienstleistungssektor von weniger als 20 % auf beinahe 50 % anwuchs. Als Rahmenbedingungen sind die oberfrankenweit höchsten Arbeitslosenquoten im Landkreis Wunsiedel zu beachten, welche von 9,1 % im Jahr 1994 auf 11,9 % in 2006 angestiegen sind (Jahresdurchschnittswerte, bezogen auf die abhängigen zivilen Erwerbspersonen).

Nutzungskartierungen der Marktgemeinde Thierstein

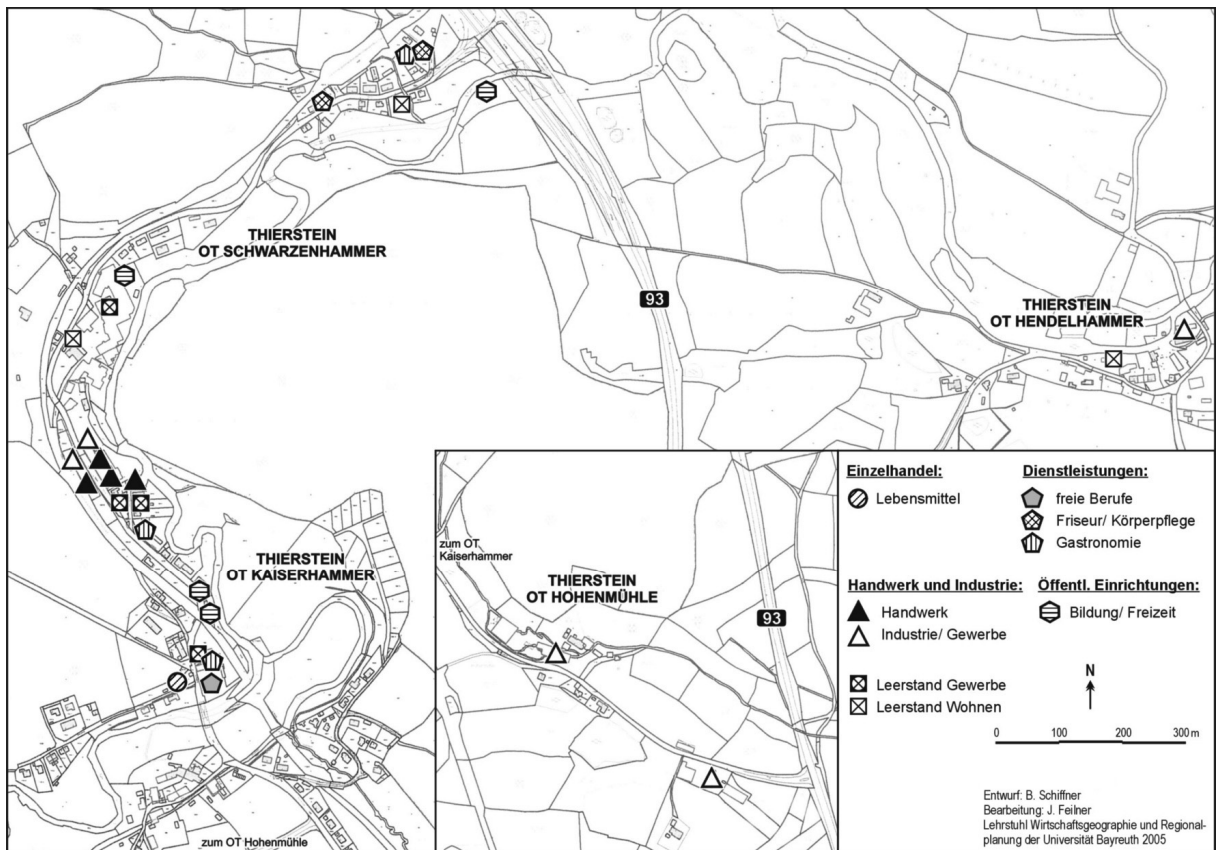
Die gewerbliche Situation in Thierstein ist hauptsächlich durch Dienstleistungseinrichtungen geprägt und weist eine vergleichsweise hohe Anzahl an Handwerks- und Industriebetrieben auf. Die Grundversorgung wird durch einen Lebensmittelhändler gewährleistet. Darüber hinaus gibt es eine Reihe an Leerständen, die sich über das gesamte Marktgebiet verteilen. Besonders deutlich lässt sich am Beispiel Thierstein die Problematik der Ortsteile peripher-ländlicher Gemeinden verdeutlichen. Während ähnlich wie in Mainleus auch die Versorgung in der Kerngemeinde Thierstein noch durch verschiedene Angebote aufrechterhalten werden kann (vgl. Abb. 13), so zeigt sich bereits in den etwa vier Kilometer entfernten Ortsteilen Schwarzenhammer und Kaiserhammer ein auf einen Lebensmittelmarkt reduziertes Angebot im Bereich der Grundversorgung und eine wesentlich höhere Leerstandsrate (vgl. Abb. 14).

Abb. 13: Nutzungskartierung Markt Thierstein (Kerngemeinde)



Quelle: Eigene Erhebungen

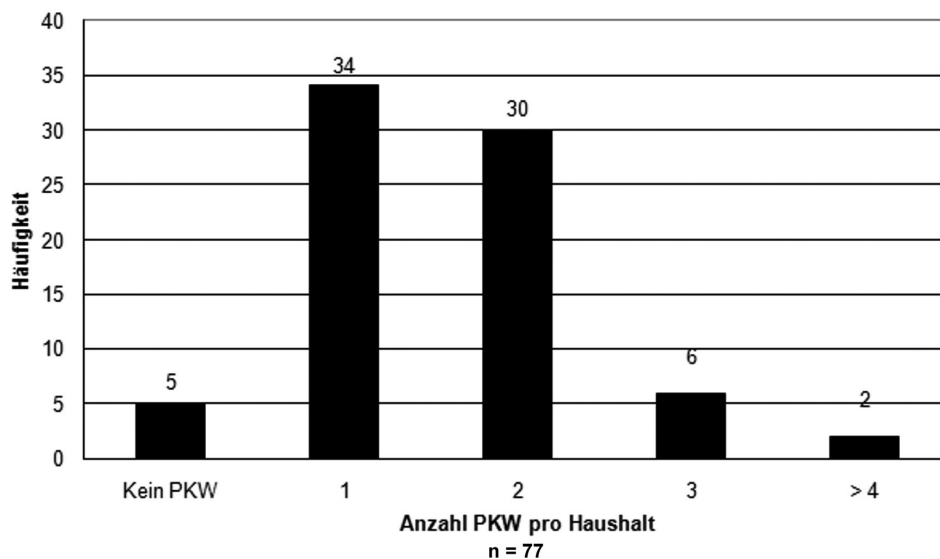
Abb. 14: Nutzungskartierung Markt Thierstein (Ortsteile)



Quelle: Eigene Erhebungen

Hinsichtlich der Mobilität der untersuchten Haushalte ergibt sich ein im Vergleich zu Mainleus ähnliches Bild der Pkw-Verfügbarkeit, wobei allerdings eine geringere Anzahl an Haushalten auf ein entsprechendes Fortbewegungsmittel nicht zurückgreifen kann (vgl. Abb. 15).

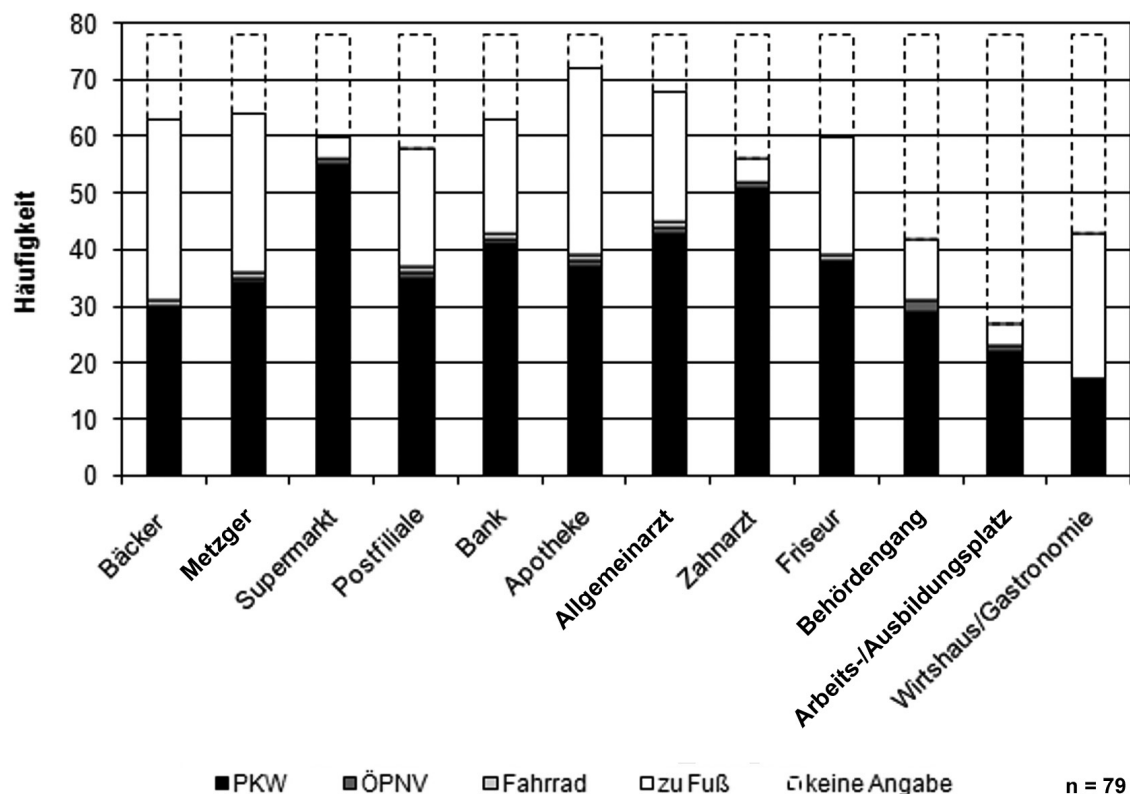
Abb. 15: Anzahl der Pkw pro Haushalt in Thierstein



Deutliche Unterschiede zu Mainleus ergibt die Bewertung des ÖPNV-Angebots in Thierstein. Es lässt sich feststellen, dass gerade neun der 79 befragten Haushalte das Angebot der Verkehrsbetriebe als gut einschätzen. Nur ein einziger bewertet die Situation mit sehr gut. Immerhin 13 Haushalte sprechen von einem befriedigenden Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrem Wohnort. Für weitere 12 Haushalte ist der öffentliche Verkehr noch ausreichend. Die häufigste Wertung war allerdings mangelhaft. Fast ein Viertel der Befragten geben dem ÖPNV-Angebot in Thierstein die Note fünf. Das schlechte Abschneiden des öffentlichen Verkehrs wird durch weitere zwölf der Befragten bekräftigt, die die Situation mit ungenügend bewerten. Man kann davon ausgehen, dass die Einwohner der vielen kleineren Ortsteile nur schlechte Noten abgeben, weil häufig gar keine Busanbindung gegeben ist oder die vorhandenen Bushaltestellen zu selten bedient werden. Die Gründe für die seltene Nutzung oder Nicht-Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel entsprechen weitestgehend den Ergebnissen von Mainleus. Allerdings fällt auf, dass der Zeitfaktor die größte Rolle spielt, denn sowohl die unattraktiven Fahrzeiten als auch der zu große Zeitaufwand werden sehr häufig als Gründe für die schlechte Bewertung genannt.

Betrachtet man die Verkehrsmittel, die zur Erledigung von Besorgungen genutzt werden, so stellt man fest, dass die Pkw-Nutzung am häufigsten auftritt. Der Pkw spielt in dieser Gemeinde eine wichtige Rolle. Des Weiteren wird häufig der Weg zu den Angeboten zu Fuß zurückgelegt. Die sehr geringe oder gar keine Nutzung des ÖPNV entspricht den zuvor ermittelten Ergebnissen (vgl. Abb. 16).

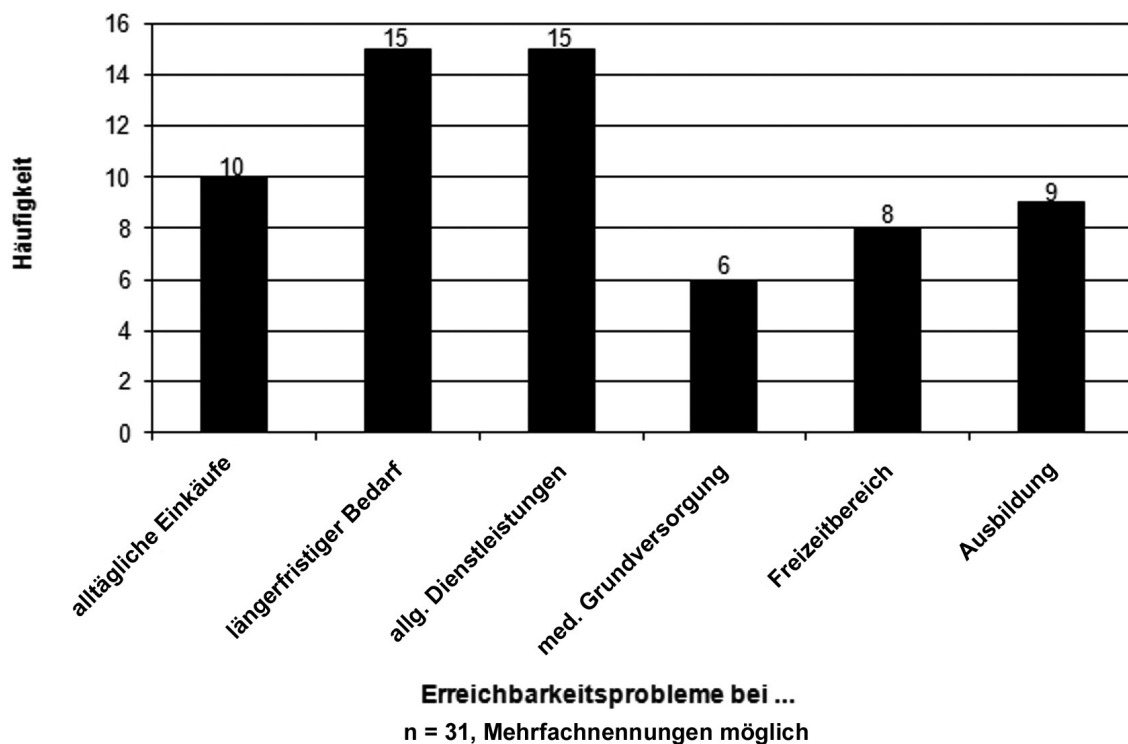
Abb. 16: Verkehrsmittelwahl zu verschiedenen Versorgungsangeboten in Thierstein



Lediglich einer von 79 Befragten bewertet die Versorgungssituation am Wohnort insgesamt mit sehr gut. Der größte Teil (24 von 79 Nennungen) bewertet die Versorgungssituation mit befriedigend, wobei auch 14 Befragte gut und 16 ausreichend angaben. Somit wird die generelle Versorgungssituation in der Marktgemeinde Thierstein von zwei Drittel der Befragten als zumindest ausreichend empfunden. Dagegen sehen aber 23 Befragte die Versorgung als mangelhaft oder ungenügend.

Auf die Frage nach möglichen Erreichbarkeitsproblemen von Versorgungsangeboten gab mit 31 der 79 Befragten ein geringerer Anteil als in Mainleus an, solchen gegenüberzustehen. Der größte Teil der Thiersteiner konnte aber keine Schwierigkeiten hinsichtlich der Erreichbarkeit von Angeboten ausmachen und greift dabei vor allem auf die Versorgungseinrichtungen am Wohnort zurück (vgl. Abb. 17). Vor allem im Bereich des längerfristigen Bedarfs (z. B. Textilien, Haushaltsgeräte) und der „allgemeinen Dienstleistungen“ (Bank, Post) bestehen Probleme, also in Angebotsbereichen, die vor Ort selbst nicht (mehr) oder nur noch sporadisch vorhanden sind.

Abb. 17: Erreichbarkeitsprobleme



Zwischenfazit zur Marktgemeinde Thierstein

Es bleibt zu sagen, dass Thierstein eine der Gemeinden ist, die noch sehr unter dem Strukturwandel in Oberfranken leiden. Der Mangel an Arbeitsplätzen führt zu einer Überalterung der Bevölkerung, da junge Menschen nur wenige Möglichkeiten haben, adäquate Arbeits- und Ausbildungsplätze zu finden und deshalb Thierstein verlassen. Vor allem die Ortsteile Schwarzenhammer und Kaiserhammer, frühere Standorte der Porzellanindustrie, sind davon betroffen. Ein weiterer negativer Aspekt ist das von der Bevölkerung als schlecht empfundene ÖPNV-Angebot und die damit verbundene Abhängigkeit vom eigenen Pkw, was bei der vorherrschenden Altersstruktur und zuneh-

menden Überalterung wiederum zu neuen Mobilitäts- und letztendlich Erreichbarkeitsproblemen führen kann und wird.

4 Forderungen an eine Entwicklungspolitik ländlicher Räume in Bayern

Die bereits heute vorhandenen und in Zukunft entstehenden Erreichbarkeitsprobleme, vor allem in einer älter werdenden Gesellschaft in bestimmten Teilräumen der ländlichen Gebiete Bayerns, werden sich ohne frühzeitige Gegenmaßnahmen weiter verstärken und die Daseinsvorsorge bestimmter Bevölkerungsgruppen gefährden.

Der demographische Wandel wird sich in absehbarer Zeit auf das gesamte Bundesgebiet auswirken – jedoch regional differenziert und mit unterschiedlicher Intensität. Ein kleinräumigeres und heterogenes Nebeneinander von wachsenden und schrumpfenden Regionen stellt die Raumplanung vor neue Herausforderungen. So wird es unumgänglich sein, bisherige tradierte Strategien zu überdenken und ggf. neu auszurichten sowie den veränderten Verhältnissen Rechnung tragende und angepasste Standards (neu) zu definieren. Insbesondere gilt dies für den Bereich der Mindeststandards in der öffentlichen Daseinsvorsorge. Besonders wichtig ist es vor dem Hintergrund des Postulats gleichwertiger Lebensbedingungen in den schrumpfenden Regionen, in denen eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung bereits heute zum Teil akut gefährdet ist. Gerade heterogene Raumstrukturen erschweren eine einheitliche und auf festen Mindeststandards basierende Planung und Realisierung der öffentlichen Daseinsvorsorge. Dies bedeutet, dass es in Zukunft verstärkt darauf ankommen muss, neue und flexible Strategien auf regionaler und auch lokaler Ebene zu konzipieren, die zielgerichtet auf die jeweilige orts- und regionsspezifische Ausgangslage reagieren können.

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern

- geht dabei zu undifferenziert auf die faktisch vorhandene Vielfaltigkeit von Problemen hinsichtlich der Erreichbarkeit von Versorgungsangeboten ein,
- fordert die Verbesserung der Erreichbarkeit Zentraler Orte mit öffentlichen Verkehrsmitteln, was an der Realität vorbei geht,
- weist zwar zur „Sicherung und Herstellung einer gleichwertigen flächendeckenden Versorgung“ gesondert Zentrale Orte (vgl. die „E“-Orte in Abb. 5) aus, dies aber kann, wenn überhaupt, nur kurzfristige Effekte bewirken, und soziale Gefüge werden dabei völlig außer acht gelassen,
- spricht nach wie vor von Versorgungsangeboten in „zumutbarer Entfernung“, was in Anbetracht einer sich wandelnden gesellschaftlichen Struktur in Verbindung mit einer sich verändernden Mobilität der Bevölkerung (sowohl im negativen wie auch im positiven Sinne) als unbefriedigende Maßgabe zu werten ist (vgl. StMWIVT 2006).

In Bezug auf diese Ansatzpunkte sollte sich die Landespolitik für ländliche Teilräume wesentlich differenzierter ausgestalten, sich für alternative Angebote noch mehr öffnen bzw. diese verstärkt fördern, wie etwa im Bereich des ÖPNV, und deutlicher soziales Engagement der Bevölkerung in den betroffenen Teilräumen fördern. Bereits heute ist es die Bevölkerung in den peripheren ländlichen Teilräumen, die durch erhöhten persönlichen Einsatz, wie etwa die Bereitschaft zur vermehrten Nutzung des privaten Pkw, die Funktionsfähigkeit dieser Teilräume überhaupt aufrechterhält. Gerade im Hinblick auf die nach wie vor aktuelle Diskussion um den Klimawandel und die Suche nach effektiven Strategien und Maßnahmen, um diesem entgegenzuwirken, und vor dem Hin-

tergrund knapper werdender Ressourcen und dadurch steigender Rohöl- und letztendlich Kraftstoffpreise sollte aber der teilweise erzwungenen Notwendigkeit der Pkw-Benutzung entgegengewirkt werden. Die bereits heute vielerorts üblichen Bildungen von Fahrgemeinschaften oder altruistischen Nachbarschaftshilfen sind in diesem Zusammenhang Entwicklungen in die richtige Richtung. Im generellen Kontext und hinsichtlich der Forderungen an eine Entwicklungspolitik für ländliche Teilräume ist dies aber auch ein Beleg für den drängenden Handlungsbedarf.

Literatur

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (2006): Landesentwicklungsprogramm Bayern. München.